

Réflexions sur le projet de la LNPN

Le projet de la LNPN fait partie à l'origine d'un projet plus vaste, celui du « **Grand Paris** », ville européenne qui devient dans le discours technocratique actuel « ville monde » se devant de répondre aux défis économiques planétaires. Comme elle n'a plus assez de « base spatiale » (dixit la DATAR) pour réaliser son développement économique, elle se tourne vers la vallée et l'estuaire de la Seine, mettant l'accent surtout sur les capacités du Port du Havre, pour relancer sa « compétitivité logistique » (la ré-industrialisation et le transport des marchandises).

Maintenant, répondant à la demande de participation du Conseil Régional de Basse Normandie, ce projet concerne l'ensemble de la Normandie, puisque la LNPN est présentée comme une infrastructure structurant le territoire, **auréolée d'une attractivité réelle ou illusoire.**

Il est question d'une « opportunité historique pour une stratégie commune des grands acteurs territoriaux, qui ferait de la Normandie une grande région européenne avec l'Île de France, capable de se connecter en 2030 à d'autres réseaux européens et mondiaux ». Dans un premier temps, la LNPN mettrait le Havre à 1h de Paris, Caen à une heure et quart. Avec 3 ou 4 scénarios possibles, elle représente un maillage important et pose aux habitants de ces territoires des questions sur le bien-fondé d'un si grand investissement pour l'avenir. Les sujets de réflexion englobent des domaines différents, mais on ne **peut pas les séparer ; tout est lié dans cette étude** proposée par le maître d'ouvrage, RFF, concernant un territoire de 10320 km², 3 régions et 6 départements.

1. **Ce projet répond-il aux besoins des usagers ?** Il semble spontanément tentant de trouver positif une réduction du temps de trajets, pour les voyageurs comme pour les marchandises, ainsi que l'amélioration du confort, de la sécurité et de la régularité du transport.

S'il est incontestable que le **tronçon Paris-Mantes, très engorgé, doit être à traiter en priorité** (un quart d'heure de gagné, et le financement semble déjà avoir été trouvé..), nous pouvons nous demander si les besoins locaux des usagers des trains sont vraiment pris en compte dans les différents projets de desserte. Gagner du temps, au maximum 35mn, oui, **mais QUI va en profiter ET POUR QUOI FAIRE ??** Des hommes d'affaire pressés par définition (avec en parallèle le développement de l'aéroport de Caen), des hommes politiques qui ne paient pas le billet de train, des professeurs-chercheurs « navetteurs » qui souffrent déjà de la contrainte de ce mode de vie stressant ? Les touristes ne se montrent pas tous pressés (une demi-heure de trajet ne change rien à la décision d'un séjour ou non sur la côte ...). Il y aurait plutôt risque de pertes de nuitées d'hôtel.

Des études montrent **les risques et dangers du développement général actuel des trains à grande vitesse** : attention à ne pas transformer les villes sur la ligne **en villes dortoirs**, où le prix du foncier augmente brutalement. Attention à ne pas faire des lignes SUR LES GRANDS AXES pour des « **privilegiés** », qui auront les moyens de répondre à la réservation imposée par la SNCF et à la hausse inévitable du prix du billet (on envisage 20% au minimum d'augmentation sur un plein tarif). Quid des revenus modestes, qui seraient alors tentés de reprendre la voiture ? Aussi dans le cas où des dessertes n'existeraient plus !

2. C'est plutôt **vers l'amélioration du transport ferroviaire régional et interrégional** (TER, Corail rénové) comme Caen Rouen, Caen Tours, Caen Rennes, et la réouverture de lignes (Caen Flers ou Honfleur Pont-l'Évêque) que doit se tourner la SNCF. Y aura-t-il **des lignes transversales, des correspondances régionales** ? Permettant au touriste de profiter d'un week-end agréable à la campagne, dans une ville moyenne ou au bord de la mer ? Pourrions-nous **utiliser plusieurs modes de transports collectifs** ou non en arrivant dans une gare ? L'inter-modalité (pas seulement entre le

train et l'avion) marche très bien en Allemagne par exemple, parce qu'elle répond localement aux besoins d'usagers dont **les comportements intègrent vraiment la notion de développement durable** (économies d'énergies fossiles, qualité de l'air, diversification des ressources).

Les Conseils régionaux ont pris conscience de la nécessité d'encourager les transports collectifs et de moderniser les lignes. Nous savons que **la fréquentation des TER a augmenté de 50%** et que la Région de Basse Normandie vient d'acheter de nouveaux trains pour la ligne Paris-Granville. RFF travaille dans ses projections concernant le trafic sur une hypothèse de croissance en 2025 de 25% pour les échanges de voyageurs entre l'Île de France et la Normandie (dont une augmentation de 50% de Paris vers Deauville !), et de 10% dans les relations inter-normandes. Y aura-t-il vraiment **l'effet conjoint attendu entre la LNPN et les TER** avec un réseau reconfiguré ?

Le projet **doit accorder de l'importance au fret** pour les marchandises à partir des ports. Délaissé en France depuis de nombreuses années (alors qu'il est encouragé en Allemagne), le fret limiterait le transport par la route et contribuerait à diminuer les émissions de gaz à effet de serre.

3. Il faut aussi **PRENDRE le TEMPS de bien connaître les enjeux écologiques** que pose la construction de ce grand axe ferroviaire. Nous vivons en effet une **économie de transition** qui doit prendre en compte les aspects sociaux et environnementaux de toute nouvelle activité humaine. ET Le réchauffement climatique, qui est déjà là, va nous imposer de plus en plus de contraintes. Les Conseils Régionaux devraient avoir **un dispositif d'évaluation de l'impact environnemental de chaque projet financé ...**

Dans le dossier d'études du maître d'ouvrage RFF, il est bien sûr fait mention des mesures à prendre pour « insérer la LNPN dans le paysage, et réduire le prélèvement foncier et ses effets » en recherchant « l'évitement des enjeux les plus forts », et en conservant des continuités écologique. La **biodiversité sera « un enjeu majeur »**. C'est bien là un point très sensible du projet.

Sur tout le territoire concerné, si les zones urbanisées constituent 12% de la surface, l'espace majoritaire est dédié à l'activité agricole et à la forêt. On recense 2 parcs naturels régionaux, des sites inscrits et classés (14% du territoire concerné). Les vallées de la Seine et de ses affluents sont citées comme « espaces aux qualités écologiques et paysagères ». Les zones Natura 2000 constituent 6,5% de l'aire d'étude, et **les Zones ZNIEFF occupent 27% de la surface** (zones de marais ou de bois à faciès particuliers), ce qui pour nous représente au total un espace naturel considérable.

Pour le moment, il est **difficile d'évaluer avec précision l'impact** engendré par la construction des nouvelles infrastructures sur la ligne principale, comme sur les lignes secondaires, MAIS il est certain que **l'on créera des RUPTURES, EN CONTRADICTION avec l'objectif Grenelle des trames vertes et bleues, et celui du Schéma régional de cohérence écologique**. VIGILANCE donc en regard de **l'artificialisation des sols, programmée à grande échelle !** C'est devenu une problématique majeure de l'aménagement des territoires (disparition d'environ d'UN département français tous les 7 ans).

L'impact négatif sur les zones de productions agricoles (céréales à haut rendement et oléagineux en Île de France, vergers en Normandie, surfaces forestières « puits de CO2 ») est bien à prendre en considération, quel que soit le tracé choisi. **L'impact sur les prélèvements fonciers** sera aussi important. Il y aura évidemment aussi **un impact sur les compensations** (principe en soi discutable).

A priori, le **récent scénario AB semble le moins impactant** pour l'environnement, mais beaucoup **d'incertitudes** demeurent. Sachant que les espaces naturels ne sont pas si nombreux qu'on le pense en Basse Normandie, il faudra se montrer **très attentifs à la « gestion écologiquement durable »** du territoire concerné (n'oublions pas l'impact sur la qualité des eaux de surface et eaux souterraines pendant la période aussi du chantier ...).

3. **QUI VA PAYER ?** Les estimations sont faites pour être dépassées dans la réalité. 15 Milliards d'euros au maximum sur 30 ans ... pour le moment. C'est déjà là un coût très élevé. **RFF est très endetté** (30 milliards d'euros, déficit d'un milliard par an pour l'entretien des lignes), quelle marge de manœuvre a-t-elle **POUR RENTABILISER LA LIGNE ? Combien apportera l'Etat ? AUCUNE INFORMATION**, c'est inquiétant.

Il est donc évident que le financement reviendra en majorité **aux collectivités locales**, avant tout aux 2 Régions, qui commencent à provisionner des sommes importantes. La BN devrait budgéter 500 millions à partir de 2012 (35 à 40 millions par an). C'est un choix d'investissement, un EFFORT considérable.

CONCLUSION : Nous sommes, bien sûr, **très favorables au développement des transports en commun** ! Et il y a bien un problème ferroviaire à résoudre rapidement dans l'axe Seine et en Basse Normandie, pour répondre à la qualité attendue de services « publics ». **OUI** bien sûr à la modification urgente du trajet Paris-Mantes, mais nous exprimons de **fortes réserves sur des points importants** :

-Le projet étant **encore flou dans de nombreux domaines** (tracé définitif, gares et dessertes retenues, faisabilité du fret et aussi du fluvial, montage financier nébuleux encore), nous avons des **craintes réelles quant à sa réalisation effective sur la totalité de la ligne choisie** (... dans 30 ans ?). Il existe bien **un risque de phasage dans le financement** de la ligne entière : il est presque sûr que le Paris-Mantes sera réalisé, mais pour le reste du tronçon retenu, une grande incertitude plane aujourd'hui sur le mode de financement ! Comment financer en plus l'inter-modalité, au regard de **l'énormité du budget consacré à la ligne principale** ?

-Il faudrait **vite évaluer l'impact réel et important sur les espaces naturels et agricoles**, quel que soit le scénario retenu, afin que la notion encore abstraite (et secondaire) pour certains décideurs politiques **de développement durable** devienne incontournable et urgente à intégrer dans la réalisation du projet ! Nous avons déjà l'étalement urbain et les contournements routiers. Si un scénario devait être retenu, nous aurions une préférence pour le nouveau AB, **MAIS** nous ne pouvons donner vraiment un avis qu'**après** la présentation d'un projet détaillé, au regard des nombreuses incertitudes actuelles.

-Nous sommes **pour un projet novateur qui s'appuie sur les lignes existantes à améliorer** (nouveau matériel bien entretenu), pour un **projet à taille humaine, qui parte des besoins REELS des usagers** du train, maintenant le maillage fin du territoire normand, et non au seul profit de la Région parisienne. Par exemple, nous ne voulons pas du tout que l'Île de France se débarrasse de ses déchets vers notre région, vision du développement industriel de la Normandie évoquée par M. Rufenacht !

POUR UN PROJET QUI intègre la qualité de vie et la santé des habitants, actifs ou non, un mode de transport toujours plus rapide va-t-il de pair, nécessairement, avec un épanouissement personnel, un mode de vie équilibré, indépendant de toute contrainte économique ?? **Attention à ne pas fantasmer sur les bénéfices miraculeux du gain de temps** ! L'utilisation importante aujourd'hui des TIC, moyens innovants qui favorisent une communication virtuelle, limite considérablement les déplacements physiques ... Il existe bien **des alternatives au DIKTAT actuel de la GRANDE VITESSE qui irait de paire avec la notion de progrès**.

Prenons donc le TEMPS de bien connaître les enjeux écologiques de décisions économiques qui ne doivent pas sacrifier ni le social ni l'environnement. Le réchauffement climatique va imposer rapidement de plus en plus de contraintes ... Reste à imaginer le futur proche dans un monde non idéalisé ni utopique, avec des contraintes, et **surtout un souci permanent de préserver notre environnement, pour pouvoir continuer à vivre ...**